Año I. — Núm. 125. Juéves 24 de diciembre de 1857. ISLAS BALEARES.

EL ISLEÑO.

PERIÓDICO CIENTÍFICO, INDUSTRIAL COMERCIAL Y LITERARIO.

PUNTOS DE SUSCRICION.
PALMA.—Imprenta y Librería de Gelabert.=MAHON.—D. Matías Mascaró.=IVIZA.—D. Joaquin Cirer.

PRECIOS DE SUSCRICION.
En Mallorca, 10 rs. vn. al mes.—En los demas puntos del reino 12 rs. idem, franco de porte.

PROGRESOS EN LA CONSTUCCION DE BUQUES DE VAPOR.

Creemos que se verán con sumo gusto los datos siguientes, que sobre el particular inserta el *Veekly Register*:

Al pié del artículo haremos brevemente dos observaciones que su lectura nos ha sugerido con aplicacion á nuestros intereses marítimos.

Dice así el periódico *inglés:*

«El importe del flete por el numerario que se envió á la India con el vapor que salió el 4 del pasado mes, ascendió á 25,000 libras esterlinas. El coste por el millon y cuarto de libras en especie, que salió hace poco en un vapor de la misma carrera fué de 35,000 libras cuya suma, unida á la que resultó del flete de los pasajeros y del cargamento, representa una cantidad igual al valor del buque. Por consiguiente, un vapor, en un viaje de dos meses, ha ganado de 50 á 60 mil libras, de las cuales 35,000 representaban el importe de una sola mercancía. Esto hace ver la enorme estension y el valor de nuestro comercio, y esta misma estension, cuyos límites, son incalculables, esplica la causa de la creciente magnitud de nuestros buques de vapor.

Algunos años atrás el vapor *Tajo,* de 800 toneladas y fuerzo de 280 caballos, era el que conducia la mala de la India; el *Clyde*, de 1,300 toneladas y 400 caballos de fuerza, la de las Indias Occidentales, y las de los demas puntos de América iban en buques de igual porte á corta diferencia. Estos vapores han sido superados por el *Pera,* de 2,700 toneladas y 450 caballos; el *Atrato,* de 3,600 toneladas y 800 caballos, y el *Persia* de casi 4,000 toneladas y una fuerza de 900 caballos.

Antiguamente se consideraba que un vapor para ser gobernable, no podia esceder de 200 piés de longitud por razon de que, siendo mas largo, la voz del capitan situado en el centro del puente, no podria oirse en las demas partes del buque. A pesar de esto, algunos de los grandes vapores que conducen la mala miden cerca de 400 piés. Los comandantes de los vapores de grandes dimensiones no mandan desde hace mucho tiempo las maniobras solamente con la voz; el capitan se comunica con el maquinista desde el puente por medio de campanas, y con el timonero empleando señales visibles. Los grandes vapores tienen una abertura en el centro de la cubierta que va á parar directamente al interior del buque; las demas órdenes del capitan son trasmitidas por oficiales subalternos situados en diferentes puntos de la embarcacion.

A medida que aumenta el tamaño de los vapores aumenta tambien el tráfico proporcionalmente, tanto por su mayor velocidad, como porque ofrece á los pasajeros muchas mas comodidades. Un vapor grande puede construirse con mas economía que dos pequeños cuyo conjunto de toneladas igualen las del primero. En este, el precio del pasaje y flete son mas baratos á causa de la gran velocidad y mayor capacidad del buque, con las cuales no pueden competir los vapores pequeños, esto sin tomar en consideracion el tiempo y las molestias que se ahorran los pasajeros, y la asistencia mas esmerada que pueden recibir. Antes contínuamente se hacian reclamaciones sobre que los vapores de la Compañia de las Indias Orientales admitian á bordo mas pasajeros de los que debian, y esto sucedia con buques de 1300 toneladas, como el *Clyde,* que solo conducia de 70 á 80 personas. Iguales quejas se producen ahora contra la misma Sociedad que dispoue de buques gigantescos como el *Orinoco* y otros, porque llevan á bordo mas de 200 viajeros; esto demuestra que estos vapores son tambien demasiado pequeños para el servicio á que estan destinados. Años atrás sesenta ó setenta pasajeros llenaban los vapores de la carrera de América. En el dia se ha duplicado el número de los que hacen este travesía, y á pesar de que su tamaño es triple del que acostumbraban tener, sucede con mucha frecuencia que no caben en ellos los pasajeros. Los vapores de la India y de la China han duplicado sus viajes á mas de aumentar considerablemente sus dimensiones, y con todo son muchas las veces que no teniendo bastante sitio para los pasajeros ni para el cargamento que deben trasportar, han debido encargarse del tráfico sobrante vapores no pertenecientes á la Sociedad.

La longitud de un vapor contribuye á darle velocidad. Este axioma se ha tenido presente desde largo tiempo en la construccion de buques. «Si un gigante, se decia, tuviese que correr con un enano por un camino sembrado de pequeñas colinas, aunque la velocidad del paso del enano fuese proporcionada á la longitud de las piernas del gigante, éste ganaria porque pondria el pié de colina en colina, mientras que el enano tendria que subirlas y bajarlas y recorrer por consiguiente un espacio mayor de terreno. Lo mismo sucede, pues, con un buque largo y otro corto; el último tiene que subir sobre cada ola en tanto que el primero, con motivo de su longitud, no tiene que descender entre ola y ola, sino que forma un puente sobre las dos, ó,—empleemos esta figura,—pone el pié sobre cada una de ellas. Ademas, las grandes máquinas, y por lo mismo de mucho mas peso, necesarias para dar mayor velocidad á un buque, no pueden ponerse en un vapor pequeño por mas que sea sólida su construccion, puesto que al funcionar harian pedazos el buque á causa de su contigüidad con el casco. El aumento de velocidad que en los últimos años han tenido los vapores es considerable. En los primeros buques que conducian la mala, exigíase una velocidad de ocho millas por hora, que subió despues á nueve y diez millas; pero vapores como el *Persia*, *La Plata* y el *Atrato,* en un viaje largo, andan siempre por término medio catorce millas por hora.

Las incomodidades y peligros que ofrece un viaje por mar han disminuido á medida que ha aumentado la magnitud de los buques. La molestia mas pesada es el mareo. Cuando empezaron á salir de Southampton los vapores de la mala eran comparativamente muy pequeños, asi es que un viento ó un oleaje insignificantes, comunicando al buque un movimiento demasiado fuerte, hacia que los pasajeros se mareasen al salir del puerto como si se encontraran en alta mar. Luego que se constituyeron vapores de mucha longitud el movimiento fué menos vivo, y el mareo, terror de los terrestres, no se sentia hasta que el buque habia salido del canal de Inglaterra. Pronto se emplearon vapores de tamaño enorme, y entonces los pasajeros mas delicados no perdian su apetito hasta llegar al golfo de Vizcaya, al Mediterráneo ó al Océano Atlántico, y esto solamente cuando el mar estaba muy agitado. Y despues, con respecto á los peligros de la navegacion, un buque grande y de una solidez proporcionada, es mucho mas fuerte para luchar contra el viento y las olas que una embarcacion pequeña. Una ráfaga de viento hará zozobrar la barca del salvaje, pero el hombre civilizado construye en el dia buques que resistirian casi al mas fuerte huracan.

Cuando se construyeron los primeros vapores de gran tamaño creyóse que el precio de trasporte seria tan subido que solo podrian ir en ellos las malas, pasajeros y algunos artículos de lujo difíciles de conducir, y que si admitian otros cargamentos las Sociedades de buques de vapor tendrian que pagar sus dividendos del capital. Estos cálculos han salido equivocados. Los grandes vapores de la mala inglesa transportan toda suerte de mercancías y productos de todas las partes del mundo. Conducen á Inglaterra el oro en polvo de California y Australia, la plata de Méjico y del Perú, la seda de China, los chales de la India, gomas, especias y marfil de Egipto, tabaco y conservas de las Indias Occidentales, café del Brasil, materias tintóreas de la América Central, frutas, vinos y quesos de la Península. Por otra parte esportan los diferentes artículos manufacturados de Inglaterra, Francia y Suiza á todos los puertos del globo. Cada vez que ha de salir un vapor de Southampton los andenes del muelle están cubiertos de cajas y fardos llenos de artículos; acero, hierro, bronce, porcelana y toda suerte de mercancías salidas de las fábricas de Inglaterra y del continente europeo. Los grandes valores de la mala, con la rapidez y seguridad de sus viajes, han creado un tráfico que es la maravilla del comercio, es decir, la transmision de millones de plata acuñada al Oriente, donde desaparecen como por encanto esparcidos por la India y la China. Casi todos los vapores que salen de Southampton, primera estacion de buques de vapor del mundo, tienen que rehusar una parte del cargamento que se les ofrece. Lo que se paga de mas por conducir las diferentes mercancías del mundo en buques de vapor lo compensa ampliamente la puntualidad y rapidez del tránsito. Es mas económico pagar fletes subidos sabiendo que los géneros han de llegar pronto á su destino, que no esponerlos á un retardo incalculable, aunque el trasporte en otros buques sea mucho mas barato; y cuesta menos encontrar carbon de piedra para las máquinas de un vapor, que provisiones para la tripulacion de los barcos de vela. Ademas, en cuanto al lucro comercial, Sociedades como la de Cunard y la Peninsular y Oriental, deben estar bastante satisfechas con el suyo.

Los mas grandes y por consiguiente mas rápidos vapores, pueden contar siempre con una subvencion del gobierno por la conduccion de las malas. Las cartas deben considerarse como la sangre que da vida al cuerpo comercial, y necesariamente han de preceder ó al menos acompañar la trasmision de las mercancías. El rápido y puntual cambio de correspondencias entre la Inglaterra y sus posesiones, tan necesario á sus mútuos intereses, obliga al gobierno británico á pagar caro el transporte de la correspondencia marítima. El subsidio pagado á la Compañía de la mala Real es de 270,000 libras anuales; el de la Peninsular y Oriental pasa de 200,000 libras, y otro tanto á corta diferencia percibe la de Cunard. Estas tres Sociedades reciben tres cuartas partes de un millon de libras esterlinas al año por la conduccion de las malas. Desde luego puede asegurarse que el producto de las cartas que llevan estos vapores no llega á la mitad de aquella suma. pero en cambio el pais gana con el vasto comercio que crea esta correspondencia. Estos crecidos subsidios son los que contribuyen en parte á que estas Sociedades se encuentren en un estado tan floreciente y que puedan entregarse á esos repetidos esperimentos en la construccion de buques de vapor, por cuyo medio se ha logrado un grado tal de perfeccion que nuestros vapores han [illegible] mundo sin contar con que han contribuido inmensamente al desarrollo de nuestra prosperidad, al afianzamiento de la paz y á la seguridad de nuestras costas para caso de guerra.

El vapor *Leviatan* tiene doble longitud que los buques citados, triplicada la fuerza de sus máquinas, y su tonelage es cinco veces mayor que la del buque mas grande que se conoce en el dia. Pero esta diferencia apenas es comparable con la magnitud de los vapores que las Compañias de la mala emplean actualmente y la de los que navegaban veinte años atrás. La razon porque el *Leviatan* ha escitado mucho mas interés y curiosidad, respecto á esta diferencia, que la que causaron comparativamente el *Persia* y el *Atrato,* es la desproporcion gradual del tamaño de los buques de vapor desde el tiempo que aquellos se botaron al agua. Por ejemplo, entre los vapores *Ripon, Indo, Oriental, Niágara, Canadá, Europa, Tamar, Tyne, Nubia, Alma, Africa, Arabia, La Plata, Orinoco, Magdalena,* y *Paraná* los hay que varian de 1,300 á 3,000 toneladas. Pero entre un buque de 4,000 toneladas y otro de 25,000, como el *Leviatan*, no se encuentra una magnitud intermedia que pueda distraer una parte de la admiracion que el último ha causado. Casi puede asegurarse que el *Leviatan*, con sus elegante forma, su inmensa longitud y la enorme fuerza de sus máquinas, andará por término medie, veinte millas por hora, ó sea cerca de 500 millas en un dia. Este buque empleará un dia y medio para ir de Inglaterra á Lisboa, dos á Gibraltar, tres á Malta, seis á Nueva York, ocho á Rio Janeiro, diez al cabo de Buena Esperanza, veinte y seis á Australia y dos meses para dar la vuelta al mundo. Con un buque como este que salga de Inglaterra para Alejandría, y otro que aguarde su llegada en el mar Rojo, pueden transportarse 10,000 hombres á Calcuta en menos de tres semanas ó á Bombay en quince dias. El *Leviatan* puede llevar á bordo carbon suficiente para dar la vuelta al mundo; y con-

tando con todo el cargamento, malas, especie, pasajeros y tropas que podria admitir á bordo en un viaje de dos meses, sus ganancias serian enormes. Por eso no debe estrañarse que de algunos meses acá la atencion de todas las personas interesadas en negocios marítimos se haya fijado en el *Leviatan* de una manera tan intensa como si este buque estuviese destinado á empezar una nueva era en la navegacion por medio del vapor. Las grandes luchas de los ingleses han sido siempre en el mar y allí es donde han conseguido sus grandes victorias; á ellos toca pues dominar en este elemento asi en la paz como en la guerra. Por ahora no podrá negarse que, en la construccion de buques al menos, conserva una incuestionable superioridad.»

Las dos observaciones á que hemos aludido antes de la insercion del procedente artículo, son referentes la una al puerto de Barcelona, y la otra á la malhadada cuestion de los vapores trasatlánticos españoles.

Medítese lo que sobre este último dice el párrafo del anterior escrito en que se trata del benéfico efecto producido en la marina inglesa trasatlántica por los pingües subsidios que aquel gobierno le ha concedido y difícilmente podrá hallarse una crítica mas severa de lo acontecido en la subasta española, en la que por el abono de una cantidad que es insignificante en materias de tal monta, en lugar de ambicionar nosotros *el ser los correos del mundo,* como dice el periódico inglés, hemos confiado la conduccion de la correspondencia nacional al cuidado de un pabellon estrangero.

Por lo tocante al puerto de Barcelona, basta la consideracion del inmenso desarrollo tomado por la marina de vapor en estos últimos años, para que se deseche toda idea mezquina al procederse á la realizacion de alguno de los proyectos que hay formados sobre aquella ansiada mejora pública. Hacemos esta observacion porque recordamos un dictámen facultativo emitido hace algun tiempo en que se vertian sobre la profundidad que debia darse al puerto y otras materias análogas, ideas que el trascurso de pocos años se ha encargado de derrotar por completo.

Imposible parece despues que se han leido escritos como el que hemos copiado, en los que se patentiza la constante perseverancia con que el gobierno inglés, —y en esto le imitan el de Francia y otras naciones,—protege y fomenta su marina, no se trate de dar impulso á la nuestra con los mismos medios que alli han producido tan ventajosos resultados.

Bien deciamos no ha mucho con motivo de un importante documento sobre la red de ferro-carriles franceses, que basta observar en nuestros dias lo que acontece en los grandes negocios de las naciones mas adelantadas y aplicar con cuidado lo que acerca de ellos la publicidad se encarga de popularizar, para que, sin ser ningun genio de primer órden, pueda un hombre de gobierno de recto sentido y buena intencion prestar utilísimos é inolvidables servicios á su pais.

¡Ojalá que la España halle pronto quien sepa leer en tan precioso libro!

MANUEL RIMONT.

(*Diario de Barcelona.*)

Interesantes comentarios

SOBRE LA VARADA DEL LEVIATAN.

Los accionistas del *Leviatan* son hombres muy pacientes, si bien es verdad que en esta ocasion no les queda tampoco otro recurso que la paciencia, estando como estan engolfados en una lucha con el mas grande y portentoso poder de la naturaleza—a *vis inertiæ*—que deben por fuerza vencer. Esta lucha es otro sitio de Sebastopol bajo diferente forma, aunque aquel sitio, si se examina bien, no presentaba ciertamente la aislada grandeza de una guerra contra el simple tonelaje, primordial y antiguo poder que existia antes que los Cíclopes, que los Pelasgos y aun antes que los gigantes que pusieron uno sobre ocho los montes Pelion y Osa con ánimo de escalar el cielo. Para estas grandes luchas se necesita una paciencia proporcionada á su magnitud, y por eso los accionistas del *Leviatan* permanecen al rededor de este buque contemplando en solemne silencio un combate mudo y terrible, conocen cuan tremendas son las fuerzas de presion y peso que se disputan la victoria con el obstinado antagonismo de dos opuestas voluntades; contemplan la grandiosa contienda cuyo esterior ven bajo la forma de vigas máquinas hidráulicas, arietes y puntales, aunque la parte mas interesante de ella prosigue tan oculta é invisible como la accion del iman ó el agente conductor de la electricidad. Allí estan observando los visibles efectos de esta invisible lucha y despues de trascurrir horas y horas, dias y mas dias, solo ven resultados diminutos y graduales.

El *Leviatan* es un verdadero ejemplo del proverbio que dice: «En vano llevareis el caballo al agua si él no quiere beber;» hasta ahora al menos, asi ha sucedido con el buque en cuestion, pues todavía permanece en la orilla del soberbio rio que ha de conducirlo al Océano sin haber querido humedecer sus lábios en él. Se pasan horas y mas horas dándole presion.... presion.... y mas presion, y las mas de las veces el *Leviatan* no adelanta una línea; de pronto avanza un pié dejando oir un gruñido sordo y alarmando á los ingenieros con sus caprichos; pues un deslizamiento de muchos piés seria mas temible que un segundo diluvio. Nadie puede comprender el genio del coloso. Un momento despues todo vuelve á ser silencio y paralizacion; los cilindros se rompen, las vigas crujen y el buque no se mueve una pulgada.

Por ahora nos encontamos á la mitad de la lucha, y grande como es, los accionistas tiene de vez en cuando que apartar la vista de ella para ocuparse del desagradable asunto del coste. Este combate de fuerza hidráulica contra el *Leviatan* cuesta ya de 70,000 libras esterlinas, y nadie puede decir las que costará todavia. No podemos comprender como teniendo delante todos los datos relativos al número de toneladas que se han de mover, al ángulo de inclinacion y al grado fijo de friccion, la ciencia dinámica no ha podido calcular de antemano de una manera exacta la cantidad de fuerza que se necesitaba para hacer mover el *Leviatan*. Segun lo que ha sucedido, ésta no se ha estimado ni aproximativamente, pues desde el primer ensayo hasta hoy háse duplicado la fuerza de los medios empleados, se han hecho adiciones de vez en cuando simplemente segun lo requeria el curso del esperimento y el estado de inmovilidad del casco, y todo esto al parecer sin apoyarse en ninguna base de prévia cálculo.

Hánse hecho interminables estudios para saber cómo se erigió Stonchenge y como se levantaron los edificios cíclopes en Beocia, en Armenia y en otras partes; pero ninguna teoria ni difícil leyenda acerca de los Cíclopes y razas de gigantes, ni de su manera de levantar aquellas enormes piedras, ha ofrecido nunca un cuadro mas lastimoso de *vis concili expers* que el esperimento hecho con el *Leviatan*. Las máquinas que debian comunicar movimiento han sido científicas, pero su aplicacion ha sido tan temeraria y faltada de calculo, como si hubiésemos vivido en la ignorancia de los primitivos tiempos. Ha habido omisiones que con dificultad podrian esplicarse, pues ni tan siquiera se previó la necesidad de emplear un apoyo desde el cual los arietes pudiesen obrar, asi es que cuando se remedió este defecto y el buque empezó á moverse, los arietes, que debian haber seguido el mismo movimiento, se quedaron fijos en su puesto, obligando á empujar el buque por medio de largas vigas que se rompian á cada paso por estar ya gastadas con la gran fuerza que habian tenido que hacer. Hasta el dinero de los accionistas no se habia derrochado nunca de una manera tan supérflua como en esta ciega é impremeditada lucha emprendida contra esta inmensa mole.

Pero hé aquí la pregunta que se han hecho todos y que es por cierto bien natural: «Por qué no se ha construido el *Leviatan* dentro de un dique seco hecho á propósito para él, el cual llenado despues de agua lo hubiese puesto á flote y conducido al Támesis sin el menor trabajo?» Si los gastos de esta máquina ultra-científica para dar movimiento hubiesen sido previstos en lo mas mínimo, todo el mundo se hubiese sorprendido de que este plan pudiese ser el mas barato. Pero de todos modos, ¿qué necesidad habia de construir el buque tan lejos de la orilla, interponiendo una distancia tan grande é inútil entre él y el agua que debia recibirlo? Este fué un grande error, si es que se previó algo relativo al actual coste del baramiento, pues cuando vemos que cada pié que el buque adelanta cuesta sobre unas mil libras, bien podemos empezar á murmurar de que haya tantos piés innecesarios.

Todo el ensayo lleva consigo el sello de la mas censurable impremeditacion, como si se hubiese despreciado el fácil y comparativamente económico espediente de un dique seco y hasta la distancia que media desde la orilla del rio al buque, contando con el poder de algun nuevo ejemplo de fuerza mecánica, ejemplo que ha fracasado completamente cuando ha llegado el dia. Parece que el ingeniero habia dejado amontonar adrede las dificultades con el objeto de demostrar cuán fácilmente triunfaba de ellas, pero cuando ha llegado la hora de la prueba los obstáculos han superado, de mucho, el poder del ingeniero. Rara vez la ciencia habrá parecido mas débil, bisoña y poco hábil que en este desgraciado ensayo que, antes de concluirse, hará esta barada mucho mas cara, á proporcion, que el coste de todo el buque.—*Atlas.*

MADRID 15 de diciembre.

Ayer á las nueve de la mañana fue exhumado el cadáver del general Castaños, que se hallaba depositado en uno de los panteones de la bóveda de Atocha, y conducido procesionalmente á la mencionada iglesia, donde despues de un solemne nocturno con su misa y oficio de sepultura fue conducido tambien procesionalmente á un panteon abierto recientemente en la pared de la capilla donde se veneran los sagrados corazones de Jusus y Maria, próximo al lugar que ocupa el púlpito.

La ceremonia ha tenido lugar en la forma siguiente:

Reunidos los señores eclesiásticos y demas señores convidados en la iglesia, se dirigieron á la bóveda en procesion por la puerta del costado, delante los inválidos de aquel establecimiento con luces encendidas, despues la cruz parroquial, á la que seguia el clero de la misma con el escelentísimo señor Patriarca (que llevaba la capa pluvial) y un coro de voces con el bajon, cerrando el cortejo fúnebre los señores oficiales de dicho establecimiento y demas señores convidados, entre los que se hallaba el señor duque de Bailen, y el señor Mirasol, (este último de uniforme). tambien asistieron algunas señoras de nuestra aristocracia, sin embargo de ser á una hora intempestiva, y estar la mañana sumamente fria. Llegada la procesion á la bóveda y despues de las preces de costumbre, se hizo el reconocimiento del cadáver, y se dirigió todo el cortejo fúnebre á la iglesia por la puerta principal con el mismo órden que antes se habia hecho, cantando por las galerías los responsos que marca el ritual.

Se colocó el féretro en la tumba, cantándose una solemne vigilia, á lo que siguió la misa con la misma solemnidad, y concluido el oficio y colocado el cadáver en el suelo, se descubrió la caja primera para que por el cristal de la de plomo en que está colocado el cadáver lo pudieran ver todos los convidados.

Idem 17.

En las provincias Vascongadas se está celebrando con grandes fiestas el nacimiento del Príncipe de Asturias. La Diputacion foral ha acordado, entre otras cosas, sortear dotes para catorce doncellas pobres y huerfanas, y socorros para niños pobres nacidos el mismo dia que el Príncipe.

En Málaga ha dispuesto la corporacion municipal que los festejos se verifiquen durante los tres dias de la próxima Pascua. Habrá máscaras públicas. Bandas de música en la plaza de Riego y en el de la Constitucion todas las noches. Iluminacion de gas en las Casas capitulares.

El retrato de SS. MM. estará espuesto y se descubrirá el dia primero de Pascua con toda solemnidad. Funciones de títeres en un tablado de la plaza de Riego. Comparsas de sátiras y brujas de la «Pata de Cabra», que bailarán en los tablados en dos noches. Iluminacion general y colgaduras. Se repartirán 3,000 panes, 1,000 cada dia. Se sortearán 10 lotes de á 5,000 reales para doncellas, que percibirán el dia que contraigan matrimonio. Otros muchos lotes de á 100 rs. para viudas, artesanos honrados, etc., á quienes toque en suerte, y finalmente se sortearán 30 vestidos para pobres, compuestos de chaqueta y pantalon, y 30 para mujeres, que comprenderán 10 varas de coco para un vestido y un manton de abrigo.

La *Epoca* atribuye el haberse pedido noticia de los cuartos habitables que encierra la poblacion de Madrid y alquileres que devengan, á que tal vez se piense establecer un impuesto municipal para disminuir el gran déficit que existe entre los gastos é ingresos del ayuntamiento de Madrid. La deduccion de la *Epoca* no es violenta, pero nos parece que no se ha pensado en crear ninguna contribucion vecinal.

El *Clamor público* anuncia que al fin se ha acordado la destitucion del general Rivero y la *Epoca* se inclina á creer que el general Rivero será trasladado á otro punto militar.

Anteanoche, segun la *España,* fueron firmados por S. M. los decretos del alto personal de Hacienda nombrando al señor don Luis Alvarez director de contribuciones directas y de estadística, al señor Quintana de indirectas, al señor don Romualdo Ballesteros de aduanas, al señor Lazcoiti de estancadas y subsecretario al señor Sierra y Moya. Anteanoche, segun nuestras noticias, S. M. no firmó decreto alguno de los indicados por la *España.* Hasta mañana viérnes no despacha con la reina el señor Mon. Pero ni aun aseguramos que mañana se lleven á la firma los indicados nombramientos. Ha de esperarse en nuestro concepto que al mismo tiempo que se haga la designacion del alto personal de Hacienda aparezcan decretos importantes que introduzcan variaciones en la administracion de las rentas públicas, lo que puede considerarse como los preliminares del plan de Hacienda ideado por el señor Mon.

Señálase al duque de Osuna como sucesor del señor Isturiz en el cargo de ministro plenipotenciario de España en Rusia, pero se nos figura que sobre este punto aun no se ha tomado determinacion alguna.

Sin embargo de lo que dijimos ayer respecto á que el señor Isturiz no habia sido llamado espresamente para ocupar la presidencia del Senado, nos parece que nada tendrá de estraño que una vez en Madrid le confiera S. M. este importante puesto.

Idem 18.

La polémica que se viene sosteniendo estos dias sobre si el artículo 29 del Concordato autoriza la creacion de una ó mas órdenes de regulares, es ociosa, pues ahora no se trata de resolver esta cuestion. Lo único que ha habido es que el Consej

Real fué llamado á dar su dictámen incidentalmente sobre el artículo 29 del Concordato en vista de una solicitud particular para crear un instituto religioso. Opinando como hemos dicho el Consejo porque el espíritu del Concordato solo autoriza la creacion de tres órdenes de regulares, de las cuales dos se encuentra ya restablecidas. La solicitud fué desestimada.

El duque de Montpensier, de quien ya dijimos que habia salido para Yuste, dejó en el puente de Segovia el coche de la real casa para montar en una silla de postas, que partió escoltada por un piquete de caballeria. Segun tenemos entendido, S. A. R. se detendrá algunos dias en una posesion del señor marques de Malpica, sita en un pueblo inmediato á Talavera.

Sin embargo de que aun nada hay decidido sobre el particular, tiene á nuestros ojos grandes probabilidades de ser nombrado ministro plenipotenciario de España en San Petersburgo, el señor duque de Osuna y del Infantado.

El nuevo Consejo de Estado, si el gobierno aprueba el trabajo de la comision de reforma administrativa, se compondrá de 33 individuos de número y algunos otros supernumerarios. Para los de número se exigirán cualidades especiales y se establecerán garantías que les pongan casi á cubierto de las vicisitudes políticas. Parece que el Consejo deberá ser oido siempre que haya de concederse gracia en cuestiones judiciales.

A instancia del señor Gonzalez Bravo, nuestro ministro plenipotenciario en Lóndres, el gobierno de S. M. le ha concedido permiso para que se traslade á esta córte á fin de tomar parte en los trabajos del Parlamento. Esto es lo que equivocadamente ha dado sin duda motivo al rumor ya desmentido por nosotros, de que el gobierno le habia mandado á llamar.

Por lo que va sin firma,

P. J. Gelabert y Pol.

Reseña histórica y estadística

DE LAS ISLAS FILIPINAS.

(CONTINUACION.)

RENTAS Y GASTOS PUBLICOS.—*Ingresos* (presupuestos para 1856):

Ramos que administra la contaduria general de egército y hacienda, á saber: medias anatas seculares, 920: mesadas eclesiásticas, 1,019: comisos, 10,533: derechos de la secretaria de gobierno, 9249: id. de la superintendencia de hacienda, 562: id. de la intendencia, 200: id. del sello de titulos y provisiones que se espiden por la cancilleria de la real academia, 14: canon sobre corrales de pesca de la habia de la capital, 6,300: monte pio politico (premios de capitales impuestos sobre fincas), 1000: obras y legados pios (premios de capitales en giro), 52: derechos del auditor y del fiscal de guerra, 1027: guia de forasteros de las islas, 390: arriendo del recinto del hospital, 25: descuentos de invalidos, hospitalidades y monte pio civil, militar, de marina y de cirujanos, 66,769..... 97,451

Rentas estancadas, á saber, espendio de tabaco en el interior, 3,090,386: id. para la esportacion 985,996: tabaco en rama para la Peninsula (su costo), 762,110: * id. para vender en almoneda; 500,000: ceniza del tabaco inutil, 390: cajones vacios, 7,000: descuentos á las maestras, 200: espendio de vino de coco, nipa, ron, yanisado, 1.181,617: derechos de patente sobre las tiendas de bebidas espirituosas de Europa, 1,500: renta de polvora, 15 mil: anfion (opio), 27,919: bulas, 37,230: papel sellado, 53,000: 1|2 p. °|₀ de beneficio por el giro de caudales. 1,700 .... 6.674,518

Ramo de tributos y rentas no estancadas, à saber: tributos de naturales, 1.306,285: id. de mestizos, 118,232: reconocimiento de infieles, 8,271: donativo de Zamboanga, 55 mil 982: capitaciones de chinos, 114,937: diezmos prediales, 10,055: id. de reservados del tributo, 16,329: renta de gallos, 69,572: titulos de ministros de justicia, 16,616: id. de cabezas de Barangay y asentistas, 5,365: oficios vendibles y renunciables, 6,000: renta de tierras realengas, 800: 10 p. °|₀ de arbitrios, 39,775 .... 1.768,219

Aduanas. Las de Manila, Sual, Iloilo y Zamboanga 560,000

Loterias 123,649

Cajas de comunidad. Debe considerarse como renta publica un real que paga cada tributante, para cajas de comunidad, cuyo fondo se administra con separacion de los de real hacienda, y no figuran sus ingresos ni gastos en los presupuestos; pero está á cargo de los empleados del gobierno, y se aplica á obras publicas y necesidades locales, como tambien el producto del dinero dado á premio perteneciente al mismo fondo, cuya existencia puede regularse en 500,000 mil pesos. Las dos partidas importarán al año 250,000

En el mismo caso están los llamados arbitrios, cuyo 10 p. °|₀ constituye uno de los ramos de hacienda publica; consisten principalmente en lo que pagan los indios por eximirse del servicio personal á que están obligados por las leyes de Indias fundadas en la constitucion primitiva del pais. Importan sus nueve decimos (aunque debe ser mucho mas) 357,975

total de ingresos 9.831,812

Gastos.

Ministerio	de estado	149,743
id.	de gracia y justicia	551,951
id.	de la guerra	1.997,818
id.	de hacienda	4.667,818
id.	de marina	908,477
id.	de la gobernacion	79,252

El aumento anual de los ingresos pasa desde el año 1850 de medio millon de ps. fs.

COMERCIO Y NAVEGACION.—Hay en Manila un tribunal de comercio que se compone de un prior, dos consules, dos sustitutos, un letrado consultor, dos escribanos, cuatro procuradores, dos alguaciles, y uno portero, y un juez de avenencia con un secretario. Una junta de comercio compuesta de los mismos jueces del tribunal y dos vocales comerciantes, con su secretario. 40 comerciantes matriculados, la mitad españoles peninsulares y la otra mitad nacidos en el pais. Siete casas de comercio inglesas; dos americanas; una hamburguesa: una holandesa; dos suizas y una francesa. Las naciones estrangeras que tienen consul en Manila son Inglaterra, Estados-Unidos, Francia, Portugal, Chile, Belgica, Bremen, Hamburgo y Suecia y Noruega. Los de Portugal, Brasil, y Chile son vecinos españoles. Los establecimientos estrangeros cercanos á Filipinas, donde hay consul español son Macao, Singapore y Sidney.

Hay en Manila desde el año 1851 un banco llamado de Isabel 2.ª bajo la proteccion del gobernador y capitan general, dirigido por una junta compuesta de un comisario regio, presidente, dos sindicos, seis conciliarios, dos directores, un secretario, un tenedor de libros y un cajero.

La caja de comunidad de indios puede considerarse como un banco de prestamos, porque sus existencias (que actualmente pueden regularse en 500,000 pesos) se dan á premio de 5 ó 6 p. °|₀ con hipoteca ó fianza.

En igual caso estan varias obras pias ó cofradias que tienen considerables fondos con cargas impuestas sobre su producto por los fundadores. En el año 1854 se creó una junta directora y otra administradora de las cuatro obras pias principales, á saber Santo Domingo, San Francisco, Jesus Nazareno y Misericordia. La junta directora se compone del arzobispo, presidente, el regente de la audiencia, el intendente de hacienda, y el fiscal de lo civil de la audiencia. La junta administradora se compone de un oidor de la audiencia, presidente, de un individuo de cada una de las cuatro cofradias y de un secretario, un contador y un apoderado ú agente, que son de real nombramiento. Los fondos que esta junta administra se pueden regular en un millon de pesos, y se dan apremio de 5 y 6 p. °|₀ con hipotecas ó fianzas. Los premios de estos fondos se entregan á les cofradias para su distribucion segun la voluntad de los fundadores. Hay otras cofradias que tienen su administracion peculiar, y son la de San Agustin, la de San Pedro, la de la Catedral, la de Binondo y la de Sanpaloc. Todos los fondos de estas pias no pasaran 100,000 pesos. En 1810, segun Comyn, habia las obras pias y fondos siguientes: Provincia de Agustinos calzados, 39, 119. Convento de id., 89,809. Provincia de Agustinos recoletos, 30,079. Convento de id. en Cavite, 3,038. Santo Domingo 205,092. San Francisco, 501,078. Sanpaloc, 39,764. Sagrada Mitra, 81,154. Noble Ciudad, 37,272. Jesus Nazareno, 22,699. Santo Cristo, 12,894. Catedral de Manila, 9,058. Recoletos de Cavite, 2,596. Santelmo de id., 650. Santísimo Sacramento de id., 18,338. Id. de Binondo, 28,486. Santo Sepulcro, 1,028. Rosario, 1,861 Santa Cruz, 100. Colegio de Marianas, 81,000. Monte pio, 89,836. Temporalidades, 151,625. Cajas de comunidad, 175,367. Total 2,470,390. Todos estos fondos se daban entonces á premio marítimo ó prestamo á la gruea, y crecieron rapidamente mientras estuvo espedido el comercio de Acapulco. Pero cuando las provincias españolas de America se declararon independientes, secuestraron cargamentos y caudales del comercio de Filipinas, causando grandes perdidas à los particulares y á las obras pias.

Acerca del capital circulante de particulares en el comercio de Filipinas solo pueden ofrecerse los datos siguientes. Hasta 1810, segun Comyn, habian entrado en Manila proecdentes de America 400,000,000 de pesos. De esta cantidad, sole estaban en manos de comerciantes 2.500,000 ps. El resto ó hebia sido reesportado, ó habia ido á parar à manos de los mestizos chinos. El mismo año 1810, segun el mismo autor, entraron en plata y oro acuñado 2,650,000 pesos, y salio igual cantidad para China y la India. En 1835, segun don Sinibaldo de Mas, entraron 1,258,312 ps. y salieron 210,362. En 1840 la importacion fue de 305,256 pesos; 870 onzas de oro y plata labrado fino, y 1257 marcos de plata en pasta. La esportacion de 179,924 pesos, y 3056 marcos de plata. En la misma época se suponia haber entrado en las islas 5 ó 6 millones de pesos. En 1853, segun la balanza mercantil que publica la aduana, entraron 1,266,201 pesos y salieron 33,405. En 1841 las letras sobre Londres se vendian á razon de 4 shelines y 6 dineros á 4 y 7 por un peso fuerte. En Singapore à 4,8 y en China á 4,10 y aun á 4 sh. por peso. Lo mismo sucede ahora con poca diferencia. Las consecuencias que de estos datos pueden deducirse, sin temor de exagerar, son: que la importacion anual de efectos de comercio es mas de medio millon de pesos menor que la esportacion de frutos del pais, y que esta diferencia se salda con dinero: que este dinero distribuido en las provincias en la proporcion en que se elevan sus productos agricolas, aumenta progresivamente su riqueza en efectivo y en alhajas, asi como el precio de las tierras y de los muebles, y todos los valores en general. Que el caudal del comercio crece todos los años, pero muy lentamente, porque solo se forma el residuo del dinero importado que no se emplea en las necesidades y goces progresivos de la poblacion, la cual va tambien rapidamente creciendo. Que en los dos siglos que duró el monopolio del comercio Filipino de Acapulco la riqueza del pais se mantuvo casi estacionaria, por que aquel comercio consistia en efectos de China y de la India, á cuyos mercados iba á parar todo el oro y la plata que se importaba en Manila de America. Que la antigua y tradicional absorcion de numerario que se verifica en la China y la India ha disminuido á proporcion que ha aumentado la importacion estrangera de efectos en aquellos paises; pero todavia subsiste en parte, supuesto que en ellos ganan las etras sobre Europa de 10 á 18 p. °|₀. Que de esta absorcion participan las Filipinas y Singapore, y probablemente todas las colonias europeas de la India oriental.

El capital del comercio de Filipinas está sufriendo ahora una alteracion notable. Las nuevas esplotaciones de oro de California, Australia y otras partes del mundo, en que deben incluirse las Filipinas que producen anualmente, segun cálculo de comerciantes esperimentados, cerca de 2.000,000 de pesos en oro de lavàderos, han variado la relacion de valor de este metal con el de la plata. En los mercados en que el cambio de monedas se regula por su valor intrinseco, como China y Singapore, las onzas de oro se dan por 13 pesos y medio, 14 ó 14 medio. Pero en Manila las onzas de oro tienen el valor legal de 16 pesos, y ya no se importa otra moneda, mientras que la de plata, única qee antes circulaba, se ha estraido, en parte clandestinamente, ó se ha retirado de la circulacion. De aqui resulta que el oro tiene dos precios, uno mayor que le da el estado, y otro menor en el comercio y transaciones privadas. Los inconvenientes de esta diferencia se han remediado en los Estados Unidos, donde primero se comenzaron à sentir ó preveer, acuñando plata de ley inferior (en terminos que los pesos de las republicas americanas del sur ganan en New York 5 ó 6 por ciento) y poniendo en circulacion billetes de banco hasta del valor de un peso. En Francia y en otros paises se salvan acuñando suficiente cantidad de monedas pequeñas de oro, que reemplazan en la circulacion á la plata que se retira ó se esporta. Pero en Filipinas, donde no hay casa de moneda, y el banco es muy moderno y no está acreditado en todo el pais, ni espide billetes sino de alto valor y hasta una cantidad limitada (600,000), aquellos inconvenientes subsisten en toda su fuerza, perjudicando al comercio y á la industria y mucho mas á las clases que cobran del erario, porque las monedas que reciben de él sufren al ser invertidas una pérdida de 9 hasta 11 por ciento.

(*Se concluirá.*)

Agustin Santayana.

(*Revista Peninsular.*)

PALMA.

CRONICA RELIGIOSA.

Santo del dia de mañana

✠

LA NATIVIDAD DE NUESTRO SR. JESUCRISTO

AFECCIONES ASTRONÓMICAS DE MAÑANA.

Sale el sol á las ... 7 hs. 19 ms.
Pónese.... á las ... 4 » 42 »
Hora en que debe señalar el reloj al medio dia verdadero.
Las 12 hs. 00 ms. 11 s.

AVISOS OFICIALES.

ORDEN DE LA PLAZA.

Gefe de dia para mañana: el teniente coronel graduado primer comandante del regimiento infanteria de Luchana, don Agustin Marcó.

Parada, Luchana.

Hospital, provisiones, rondas y contrarondas, el mismo cuerpo.

El T. C. S. M.—Benito de Amores.

TESORERIA DE HACIENDA PUBLICA DE LAS BALEARES.

Por disposicion del señor Gobernador de esta provincia queda abierto desde este dia el pago á las clases pasivas que cobran su haber por esta Tesoreria. Palma 23 de diciembre de 1857.—El tesorero, Ramon de Estrada.

LOTERIAS NACIONALES.

Se avisa al público que mañana se empezará la venta de billetes de la que se ha de celebrar el dia 8 de enero próximo á 96 rs. vn. cada entero y J2 el octavo. Palma 24 de diciembre de 1857.— Jaime Muntaner.

---

* *Este tabaco, elaborado ó picado en la peninsula, produce en los estancos,* 80.000,0000 *de rs. vn.*

SECCION DE ANUNCIOS.

EL ESTEREOSCOPO.

Se publica en Paris una edicion del *Estereoscopo* en castellano escepto el articulo de modas que se insertará así mismo en frances que se destina esclusivamente para España.

El precio de la suscricion en Madrid y en las provincias, franco de porte, será de ciento ochenta reales por un año y á título de prima se regala à los Suscriptores la siguiente:

Un magnífico estereescopo prismàtico de caoba gran modelo de la esposicion universal de Paris premiado con la medalla de oro de lo mejor y mas perfecto que se fabrica en dicha capital su valor en Madrid. . . . . Rs. 140

Seis hermosas láminas estereoscopicas, á saber: dos láminas de objetos animados iluminadas al aguada y que figuran completamente al natural una vista de Paris, una de Italia, una de Suiza, una grupos animados, su valor en Madrid. . . . . Rs. 84

El primer número del *Estereoscopo* que salió al empezarse su publicacion. . . . . Rs. 6

Suma el valor de la prima. . . . . Rs. 230

El periódico saldrá de balde lo mismo que las veinte y cuatro láminas estereoscopicas que se repartirán en todo el corriente del año y todavia tendrán los suscriptores 50 reales de beneficio.

Los abonados en España tendrán ademas mensualmente uno ó dos patrones de modas de señora y podrán encargar á Paris por medio de la direccion ó comisiones de la edicion española de este periódico todos los objetos que gusten y los recibirán francos de porte y al precio de las mejores fábricas y almacenes, sin mas comision que un seis por ciento y el abono de los derechos de introduccion.

Se suscribe en la tienda de D. Juan Villalonga y Gomez, plaza de Cort.

ACTIVA.—SEGURA.—ECONÓMICA.

ISLAS BALEARES.

AGENCIA GENERAL DE NEGOCIOS

de

JUAN SALVÁ Y COMPAÑÍA

EN

PALMA DE MALLORCA.

Evacuará en comision toda compra ó venta de la clase de efectos, alhajas, bienes, productos naturales é industriales de cualquier parte, papel del Estado y acciones de empresas, cuyo cometido se la dirija; para lo que cuenta con corresponsales en toda España.

Representará à los interesados en cuantos asuntos gubernativos, judiciales y administrativos se la confien, bien sean en el ramo eclesiástico, militar ó civil, bien en cualquiera otra dependencia del Estado.

Se encargará de verificar y servir las suscriciones de todo lo que bajo este método se dignen someterla sociedades, empresas ó particulares, bien sea en los diferentes ramos de publicacion, bien en cualquier otro género ajustado á dicho sistema.

Toma á su cuenta el trasporte marítimo y terrestre de cuanto al efecto se la entregue para los puntos de España é interesados que al hacerse cargo de los bultos se la marquen.

Prestará la debida y suficiente garantía en todos los casos que el asunto ó cometido lo requieran. Se ajustarán todas las comisiones y encargos que desempeñe á las módicas tarifas que al efecto tiene formadas.

Horticultura.

En el huerto situado en la puerta Pintada, véndense árboles frutales de todas calidades principalmente perales, manzanos y almendros, ingertados sobre almendros y ciruelos, al precio de 4 à 8 rs. vn. la pieza segun la calidad y la fuerza. Tambien hay moreras de buena calidad para los gusanos de seda, rosales y otros arbustos de flores.

IMPORTANTE.

El viernes 11 del corriente de nueve á diez de la mañana desapareció un reloj de una casa particular cuyas señas son las siguientes:

Dicho reloj salió de los talleres del fabricante Logle de Suiza bajo el número 4482, es de escape ancora, de oro, caja del mismo metal cincelado en ambas partes representando la una dos figuras y la otra varios adornos, la esfera tambien de oro y cuyo diámetro es de 43 milímetros, puntero y horario negros, acompañado de una cadena del mismo metal formando globos y por pendientes una llave al rededor de lo que se veian todos los martirios de N. S. crucifijado, un medalloncito guarda pelo y una mano de coral engastada en oro.

A la persona que facilite el paradero del reloj cuyas señas van detalladas se le recompensará bien su trabajo. En esta imprenta darán razon.

EN LA TABERNA DE *CAN BOTET*, CAlle de la *Guicheria* del Mercado, hay vino moscatel bueno y fino de Bañalbufar à peseta la cuarta.

A LAS

NINFAS PALMESANAS,

CALLE DE *BASTAIXOS*, NÚM. 31,

tienda de la esquina contigua al horno llamado d' en Frau.

En dicho establecimiento se hallará un rico y variado surtido de los objetos siguientes:

Zapatos de goma de primera clase para señoras, à 19 y 20 reales par, y para caballero á 24 y 26.

Paraguas de todas clases, desde 18 rs. à 126.

Peines con elegantes adornos á la última moda parisiense para bailes y teatro, de diferentes colores, á gusto del consumidor y á precios sumamente equitativos.

Igualmente se encontrará un gran surtido de objetos de *cristaleria, perfumeria, quincalleria*, y otro no menor de *bisuteria* de lo mas moderno que se conoce.

Las personas que gusten honrarle con sus pedidos, quedarán altamente satisfechas de la baratura y buena calidad de sus géneros, asi como de la puntualidad en cumplir los encargos que para Barcelona ó el estrangero se le hiciesen.

EL PORVENIR DE LAS FAMILIAS.

Los señores suscritores que no hayan satisfecho la presente anualidad, se servirán pasar á verificarlo en esta Sub-Direccion sita en el Borne, número 15, donde se retendrán los respectivos recibos hasta el dia 31 del presente mes: pasado este término serán devueltos á la direccion general.—El subinspector encargado de la subdireccion principal de esta provincia, Miguel Benimelis y Rosselló.

EL LAUD SAN MIGUEL, PATRON D. MIguel Bausà, saldrá para Valencia con la correspondencia pública el 26 de los corrientes; admite cargo y pasageros.

VENTA

de dos prensas, una de hierro y otra de madera, tipos y otros varios enseres pertenecientes á la imprenta. Las personas que deseen enterarse del estado en que se encuentran dichos útiles podràn pasar al piso primero de la casa de *Bérgamo,* calle del Correo.



El vapor El Mallorquin, *su capitan D. José Estade y Sabater, saldrá para Barcelona el LUNES 28 del actual á la UNA de la tarde en punto, con la correspondencia. Admite cargo y pasageros á los precios siguientes: Cámara de popa 60 reales, cámara de proa 40 rs. y sobre cubierta 20 rs. Se despacha en la calle de la Porteria de Santo Domingo, número 1.° cuarto entresuelo.*

TEATRO.

Funcion para mañana 25 del actual.

3.ª QUINCENA. FUNCION 7.ª

1.° El precioso é interesante drama en 3 actos que tanta aceptacion ha merecido, con el título.

HIJA Y MADRE,

dirigido por el primer actor D. José Prats y en el que la niña doña Pilarcita Ros de Gimenez ha dado estraordinarias muestras de poseer una inteligencia suma, en el arte declamatorio, que ha sido premiado ya con un aplauso unànime por el galante público palmesano.

2.° Un escogido baile.

3.° La chistosa pieza en un acto dirigida por D. Pelegrin Ros, titulada

MAL DE OJO.

NOTA. El sábado 26 se pondrá en escena la escelente opera nueva

Y MASNADIERI.

A las 7.

Entrada 2 rs. Paraiso 2 sueldos.

EL LIBRITO DE LA OPERA

Y MASNADIERI,

traducido al castellano, se vende en la ventanilla del Teatro y en la imprenta y libreria de Gelabert.

Gran surtido

DE GÉNEROS DE ÓPTICA. MATEMÁTICAS Y FÍSICA.

En el establecimiento óptico de Taylor y Lowe situado en la Cuesta Nueva de Santo Domingo, nùmero 54, se acaba de recibir procedente de Alemania el ya anticipadamente anunciado abundante surtido de dichos artículos, de los cuales merecen ser principalmente mencionados los gemelos para teatro de diferentes formas y guarniciones de 6 y 12 cristales de superior calidad; anteojos de larga vista de diferentes tamaños; microscopios sencillos y compuestos aumentando los objetos desde 25 hasta 4000 veces; barómetros de nueva invencion llamados *aneroides* y otros *metálicos* que se distinguen mucho por su exactitud; higrómetros; maquinas eléctricas y electromagnéticas de mucha fuerza; cosmoramas; estereoscopos con admirables vistas sobre cristal y carton, sacadas de los mas hermosos edificios y paisages de Italia, principalmente de Roma, Francia, Alemania, Suiza é Inglaterra; cartabones para agrimensores; cintas métricas para medir y otros instrumentos para el uso de los ingenieros y agrimensores; brújulas meridianas ó relojes de sol; y finalmente un abundante surtido de toda clase de anteojos con cristales trabajados al agua y de Roca, único remedio para la conservacion de la vista, los cuales se proporcionarán á cada individuo con la infalible prueba del OPTÍMETRO.

Se advierte que este establecimiento se cerrará irrevocablemente el dia 31 del corriente. Las personas que deseen proveerse de alguno de estos artículos, pasado este término fijado, podrán dirigirse á nuestra casa en Barcelona en la Rambla del Centro, número 17, en donde se les servirán con la mayor Eficacia.

ADVERTENCIA.—Disuelta, por mútuo convenio, la sociedad que tenia establecida con don Antonio Horrach, los señores que gusten ocuparme para la enseñanza del idioma frances en un curso de seis meses, letra inglesa en 15 lecciones, reformar id., gótica, francesa y de adornos y música; podrán dirigirse à mi casa habitacion en la calle del Mar, número 14. Palma 9 diciembre de 1857.—José de Silva y Ceballos Escalera.

Á LOS SEÑORES ABONADOS AL TEATRO.

La persona que desee ceder una tercera ó cuarta parte de palco de primera ó segunda fila, puede servirse avisarlo á esta imprenta que indicarán el nombre del que la solicita.

RETRATISTA.—Solo permanecerá por algunos dias en esta capital, vive en la plaza del *Banc del Oli,* número 26, piso primero.

IMPRENTA Y LIBRERIA DE PEDRO J. GELABERT,

Pas d'en Quint n.° 74 y Plaza de Cort n.° 38.

SE VENDE

CALENDARIO

Y

ALMANAQUE RELIGIOSO, INSTRUCTIVO, CRONOLÓGICO, HISTÓRICO, PROFÉTICO, ASTRONÓMICO, POPULAR Y DE ECONOMÍA,

PARA LAS ISLAS BALEARES

MALLORCA, MENORCA É IVIZA,

CORRESPONDIENTE AL AÑO DE

1858,

Dispuesto con arreglo al Meridiano de Palma, aumentado con una multitud de curiosidades que sirven de recreo y entretenimiento. Adornado CON 15 GRABADOS *que representan varios objetos.*

Agenda de bufete

Ô LIBRO DE MEMORIA

Diario para 1858, con noticias y guía de Barcelona.

Un tomo en fólio.—Precio: 10 rs. encartonado.

PALMA:
Imprenta de Pedro José Gelabert, editor responsable.